Eerste Kamer der Staten-Generaal 1

Vergaderjaar 2015–2016

30 175 Besluit luchtkwaliteit 2005

G BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2015

Hierbij ontvangt u de zesde rapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)[1]. Het doel van de rapportage is te laten zien of Nederland tijdig voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO_2).

De monitoring van het NSL vindt jaarlijks plaats. In de bijgevoegde rapportage worden naast een prognose voor het huidige jaar 2015 ook de resultaten getoond voor 2014. Uit de rapportage blijkt dat vrijwel overal in Nederland de grenswaarden worden gehaald. Gedurende de looptijd van het NSL is de luchtkwaliteit sterk verbeterd en is het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen gedaald. In 2009 was langs bijna 1.100 km weg sprake van NO_2-concentraties boven de grenswaarde. In 2014 is dit afgenomen tot ongeveer 30 km, en voor 2015 wordt nu uitgegaan van ongeveer 12 km weg (in de vorige rapportage werd nog ongeveer 9 km weg verwacht voor 2015). Er resteert alleen een aantal knelpunten langs overwegend drukke binnenstedelijke wegen en in de directe omgeving van veehouderijen.

Voor 2014 zijn overschrijdingen van de PM10-grenswaarde berekend bij 89 woningen in de directe omgeving van veehouderijen. In 2013 ging het nog om overschrijdingen bij 111 woningen. Er is ook sprake van overschrijdingen van de PM10-grenswaarde langs wegen. Deze overschrijdingen doen zich voor in gebieden met hoge achtergrondconcentraties als gevolg van industrie en intensieve veehouderij, en worden niet veroorzaakt door het verkeer op de desbetreffende wegen.

Overigens zijn er jaarlijkse schommelingen in de voorspelde concentraties en daarmee in het aantal knelpunten. Die doen zich vooral voor op locaties met concentraties rond de grenswaarde. Geringe veranderingen

[1] Ter inzage gelegd op de afdeling Inhoudelijke ondersteuning onder griffie nr. 158416.

kst-30175-G
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

van de concentraties kunnen het aantal overschrijdingen sterk beïnvloeden.

Nieuw in deze monitoringsrapportage is dat rekenresultaten beschikbaar zijn voor roet (elementair koolstof). Daarbij is ook gebruik gemaakt van meetgegevens van het landelijk meetnet voor roet. Overheden kunnen gebruik maken van deze rekenresultaten bij de ontwikkeling en uitvoering van beleid ten aanzien van roet. Aangezien er voor roet geen grenswaarden zijn, is het niet mogelijk de roetconcentraties te toetsen.

Aanpak verkeersknelpunten

De daling van stikstofdioxideconcentraties zet door. De praktijkemissies worden ieder jaar meegenomen in de modellen voor luchtkwaliteit. De allernieuwste inzichten in praktijkemissies, zoals bijvoorbeeld de resultaten van de Euro 6 dieselauto's, zullen worden verwerkt in de eerstvolgende actualisatie van de emissiefactoren, in maart 2016. Deze actualisatie vormt de basis voor de volgende monitoringsronde van het NSL.

De locaties waar niet wordt voldaan aan de norm voor stikstofdioxide betreffen met name binnenstedelijke ontsluitingswegen waar veel verkeer wordt afgewikkeld. Het bundelen van verkeer op deze ontsluitingswegen ontlast andere stadswegen en draagt daarmee ook bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs die andere wegen. Dit maakt de aanpak van de resterende overschrijdingen langs de ontsluitingswegen lastig.

Zoals in mijn brief van 26 november (Kamerstuk 30 175, nr. 223) aangegeven, ben ik samen met zeven gemeenten gekomen tot een Actieplan Luchtkwaliteit om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Het maatregelenpakket bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuilend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden en het programma Slimme en Gezonde Stad.

In die brief wordt ook gerefereerd aan het lopende onderzoek naar mogelijke methoden om in de APK vast te stellen of affabriek roetfilters nog goed functioneren. Vanuit het oogpunt van gezonde en schone lucht is het verwijderen van roetfilters namelijk zeer onwenselijk. In eerdere beantwoordingen is aangegeven dat het niet is toegestaan roetfilters te verwijderen. Dit verbod kon worden afgeleid uit de Regeling voertuigen, waarin was opgenomen dat «Personenauto's moeten blijven voldoen aan de voorschriften bij of krachtens verordening (EG) 715/2007». Recent is gebleken dat deze bepaling op 1 januari 2015 is geschrapt bij een opschoningsoperatie van alle zogenaamde «dode» regelgeving. In de praktijk bleek deze bepaling niet te handhaven, en de bepaling miste daarmee in materiële zin haar uitwerking. Helaas is op het moment dat deze bepaling werd geschrapt niet besloten om tegelijkertijd een bepaling daarvoor in de plaats te zetten die wel handhaafbaar is. Ik vind het belangrijk om deze omissie zo snel mogelijk te corrigeren. Daarom zal ik begin volgend jaar een voorstel naar de Tweede Kamer sturen op basis waarvan daadwerkelijk kan worden opgetreden tegen het verwijderen van roetfilters of het rijden in een auto met verwijderd roetfilter. Daarbij wordt gekeken of het mogelijk is om aan te sluiten bij de vormgeving van de bepalingen in de Europese verordening Nr. 595/2009 met de Euro-VI normen voor vrachtwagens. Hierin is bepaald dat systemen om emissies te verlagen niet mogen worden gemanipuleerd door de fabrikanten,

reparateurs en gebruikers van de voertuigen en dat gebruikers van voertuigen niet zonder goedwerkend systeem met het voertuig mogen rijden.

Aanpak landbouwknelpunten

De fijnstofknelpunten doen zich vooral voor bij woningen in de directe omgeving van pluimveebedrijven. Gemeenten vervullen als bevoegd gezag een belangrijke rol bij de aanpak van de uitstoot van fijnstof door veehouderijen. Het Rijk levert daarbij, waar nodig, ondersteuning. Diverse veehouderijen hebben inmiddels stappen ondernomen om emissiereducerende maatregelen te nemen, waarbij gebruik kon worden gemaakt van subsidies van het Rijk. Vanwege vergunningenprocedures en bouwprocessen duurt het vaak enige tijd voor deze maatregelen hun effect hebben. Daarnaast is op 1 augustus 2015 het Besluit emissiearme huisvesting in werking getreden. Het Besluit omvat onder meer emissie-eisen voor fijnstof uit stallen. Dit besluit verplicht pluimveehouderijen die willen uitbreiden om maatregelen te treffen die de emissie van fijnstof verminderen. Omdat het besluit zich richt tot nieuwe bedrijven zal het tijd kosten voordat de effecten doorwerken. Dat neemt niet weg dat dit uiteindelijk een effectieve manier is om concentraties te verminderen in alle veehouderijgebieden.

Tot slot

De gezamenlijke aanpak van het NSL is effectief, bijna overal in Nederland voldoen we aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Samen met de gemeenten zal het Rijk zich blijven inzetten om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarom is het mijn voornemen om het NSL te verlengen tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt (in 2018). Voordeel hiervan is dat de ontwikkeling van de luchtkwaliteit op locaties met (dreigende) overschrijdingen nauwgezet wordt gevolgd en de steden meer tijd krijgen om de hun reeds toegekende NSL-budgetten te besteden aan luchtkwaliteitsmaatregelen. Met deze verlenging sluiten het NSL en de Omgevingswet direct op elkaar aan.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma